VENEZIA E L'ADRIATICO [E. BIRAGHI]

Emilio Biraghi

VENEZIA

E

L'ADRIATICO

Estratto dal *Corriere Italiano*, Num. 351, 352 e 354.

FIRENZE,
STABILIMENTO DI G. CIVELLI
Via Panicale, N. 39.
1874.

All'Onorevole Deputato

Comm. GALEAZZO MALDINI, rappresentante il I° Collegio di Venezia
al Parlamento Nazionale.

Onorevole Deputato,

A Lei, uomo di mare e degli interessi di Venezia e dell'Adriatico propugnatore intelligentissimo e instancabile, io raccomando alcuni concetti che, senza forme oratorie, nel modo il più semplice e che meno potesse affaticare il maggior numero dei lettori, ho scritti intorno alla questione capitale di Venezia e dell'Adriatico.

Mi abbia sempre quale colla più distinta considerazione, mi professo

Firenze, 24 Dicembre 1871.

Devot.mo Servo
E. BIRAGHI.

I

Abbiamo già fatto cenno, nel riprodurre la seconda della interessanti lettera del comm. D'Amico intorno alla questioni delle nuove linee di navigazione, di una delibarazione della Deputazione provinciale di Venezia — sulla quale prendemmo impegno di svolgere alcune speciali considerazioni.

Ora, par sciogliere la nostra promessa, incominciamo dal riassumere i fatti, affinchè i lettori possano ben comprendare la questiona, la quala in questo momento occupa in modo speciale la pubblica attenzione e forma l'oggetto di una discussione vivacissima a Venezia.

In quella città da qualche tempo un gruppo di distinta persone si costituì in Comitato promotore per la formazione di una Società di navigazione a vapore, sotto il nome di Lloyd veneto. La Società avrebbe dovuto imprendere una navigazione regolara periodica dall' Adriatico agli scali del Lavante e anche ai porti della India orientali.

Da principio si tentò di formare il capitale della Società mediante sottoscrizione, indirizzando appello agli uomini facoltosi e affezionati al paese, i quali comprendessero l'importanza di ravvivare il commercio della Laguna e dell'Adriatico.

Ma la sottoscrizione non faceva molto cammino. Un gruppo di capitalisti, però, e di speculatori venne di mezzo e pose un patto solo per costituire la Società del Lloyd; la garanzia di un *minimum* d'interessi del 5 e mezzo per cento al capitale della Società, garanzia che fu richiesta al Comune e alla provincia di Venezia. La Società si sarebbe costituita con 12 milioni a mezzo di capitale purchè fosse concessa dalle rappresentanze locali quella garanzia, e dal governo fosse assegnata per una linea periodica di navigazione da Venezia alle Indie una sovvenzione corrispondente a quella assegnata per la linea del Mediterraneo.

La Deputazione Provinciale, alla quale fu presentata la proposta per il concorso della Provincia a dar vita al Lloyd veneto, propose al Consiglio provinciale che non si assumesse altro impegno fuorchè quello del concorso della provincia per una data somma fissa, a per una volta tanto, a formare il capitale della Società del Lloyd.

Il Consiglio comunale invece deliberò di accordare la chiesta garanzia del 5 e mezzo per cento al capital sociale di 12 milioni e mezzo del Lloyd.

Ma la Deputazione provinciale, valendosi delle facoltà che le spettano per legge, come potere tutorio, annullò la deliberazione del Consiglio comunale di Venezia con una risoluzione motivata, nella quale l'esposizione dei gravi e sodi motivi del rifiuto dimostrava come ragionata e ben ponderata fosse la decisione della Deputazione provinciale.

Questa decisione tuttavia, provocò le più aspre censure da una parte della stampa periodica di Venezia, laddove un'altra parte della stampa veneta sosteneva altamente che per il risorgimento commerciale di Venezia il partito più ragionevole, più adatto e più efficace, che si potesse adottare, fosse che il governo accettasse l' offerta fattagli dalla Compagnia inglese *Peninsular and Oriental*, offerta della quale ragionava con tanto senno l'onorevole D'Amico nelle due lettere, che ha pubblicato nell'*Economista* intorno a quest'argomento.

Chi ha ragione, a chi ha torto in questa controversia? — Da qual parte sta il vero interesse di Venezia?

II.

Prima di rispondere a questa tesi dobbiamo premettere alcune avvertenze.

Nessuna ragione ci potrebbe muovere ad osteggiare il risorgimento di Venezia, anzi noi amiamo quella cara e simpatica città di antico amore. Le sue *calli*, le sue *fondamenta*, la sua piazza, la sua riva degli Schiavoni ci ricordano i più begli anni della gioventù: il ponte della Laguna, Malghera, Venezia ci ricordano i più splendidi episodi della lotta e dell'eroismo per l'indipendenza nazionale.

E nessuno più di noi si senta compreso di mestizia al vedere quella città, un giorno così ricca e così potente, oggi talora silenziosa, quasi assorta nella mesta memoria di una grandezza passata, di cui s'invoca ma ancora non si vede il ritorno.

L'affetto vivissimo e il costante desiderio di veder restituita a Venezia una gagliarda corrente di traffico, di vederla rialzata a posta in grado di lottare efficacemente colla potenza commerciale di Trieste, c'indussero a credere che una grande e insperata fortuna arridesse alfine a quella simpatica città, quando sentimmo che la compagnia *Peninsulare* inglese fosse disposta a fissare a Venezia la sua testa di linea, e avesse perciò fatta al governo la proposta di sostituirsi all'*Adriatico-Orientale* nella navigazione dall'Adriatico ad Alessandria d'Egitto.

Per formare questo ragionamento noi partivamo da alcune considerazioni che crediamo basate sui fatti concreti.

Per risorgere economicamente e voler rifiorire il traffico nel suo porto, Venezia deve vincere la formidabile e poderosa concorrenza di Trieste; deve vincere la possanza del Lloyd austriaco.

Quest'è la vera questione dell'Adriatico — e la questione di Venezia non è che la questione dell'Adriatico. — L'interesse degli altri porti italiani sull'Adriatico è indissolubilmente collegato e subordinato a questo problema fondamentale che Venezia sia il capo saldo, la testa di linea di una compagnia di navigazione così potente, da bilanciare almeno, se non anche da vincere, la concorrenza formidabile del Lloyd austriaco.

Che questa compagnia ci sia, ed essa trasformerà Venezia in un vasto e animato emporio di traffico. Sarà anche solo, da prima, commercio di transito, ma ogni carico di merce spargo l'oro sul suo passaggio — e il traffico di transito a poco a poco trae per necessaria conseguenza e forma quello di deposito, e tra il primo ed il secondo, per necessaria concatenazione, per naturale effetto, a poco a poco, a grado a grado, producono anche il vero commercio locale.

Ma quando vi sia questa potente Compagnia che porti a Venezia una grossa corrente del traffico tra gli scali del Levante e dall'Indo-Cina e i mercati dell'Europa centrale ed occidentale, allora anche Brindisi, Bari, Ancona, ne traggono vita ed alimento. Perocchè sarebbe utopia il credere che potessero questi porti divenire i capi saldi, le teste di linea di grandi correnti di traffico commerciale — laddove come scali intermedi, punti d'approdo e stazioni postali possono ritrarre il più largo giovamento da una potente Compagnia di navigazione, che, partendo dall'Indo-Cina o dal Levante, metta capo a Venezia.

*

Senonchè a formare una potente Compagnia di navigazione capace di una seria e vantaggiosa concorrenza col Lloyd austriaco, non bastano nè 12, nè 20 milioni — non bastano nè dieci, nè dodici grossi vapori — non basta nemmeno una poderosa flottiglia di grossi piroscafi.

Si richiede qualche altra cosa ancora, e procacciare la quale non necessitano soltanto i capitali e i bastimenti, ma è necessaria altresì l'opera di un lungo tempo e il concorso di potenti fattori che l'Italia non possiede per adesso.

Il Lloyd austriaco ha da molti anni relazione estese in tutti gli scali del Levante — ha non soltanto la copia dei mezzi materiali (circa 80 bastimenti a vapore) ma, quel che più importa, le antiche ed estesissime relazioni sì col commercio dell'Austria e della Germania da una parte, come colle piazze del Mar Nero, dei Dardanelli, dell'Egitto, dell'Arcipelago greco — in una parola cogli scali del Levante dall'altra parte.

Orbene: la *Peninsulare* che ora, per il servizio postale che fa per conto del governo inglese, deve portare a Brindisi la valigia delle Indie, domandando essa di sostituirsi all'*Adriatico-Orientale* nel contratto che questa ha col governo, a nostro avviso, ha proposto precisamente ciò che è necessario ed opportunissimo, per Venezia, ha proposto quella combinazione della quale il più sincero e sviscerato amico di Venezia, il più intelligente ed accorto fautore del risorgimento commerciale di Venezia, non potrebbe nè desiderare, nè proporre altra o più adatta, o più conveniente.

Ha proposto quei vantaggi che nessuna Compagnia nazionale potrebbe offrire se non dopo una lunga serie di anni, di sagrifizi enormi e di sforzi titanici.

La *Peninsulare* è una delle più potenti compagnie di navigazione, possiede un materiale gigantesco, un capitale dei pari gigantesco, e come essa da parecchi anni serve il commercio inglese per i colossali trasporti di merci e di prodotti, che gli Inglesi traggono dalle Indie e dall'Australia e che spediscono a quei lontani porti, ha perciò anche la più imponente clientele, una rete la più estesa e importante di relazioni, un traffico immenso ad essa assicurato.

Nessun'altra Compagnia potrebbe meglio di essa iniziare e sostenere vantaggiosamente nell'Adriatico la lotta della concorrenza col Lloyd austriaco; nessun'altra potrebbe più vigorosamente rialzare il commercio di Venezia e risollevarla a rivaleggiare con successo con Trieste. Nessun'altra potrebbe più facilmente di essa restituire ai porti italiani dell'Adriatico il traffico che il Lloyd austriaco ha portato e concentrato a Trieste.

III.

Perchè una compagnia veneta che attivasse una linea di navigazione periodica a vapore dall'Adriatico alle Indie potesse prosperare fino dai suoi primordii, sarebbe necessario che essa trovasse a Venezia e nell'Adriatico un commercio già sviluppato e così importante, che la compagnia di navigazione offrendo celeri trasporti a buon mercato a quel commercio, ne ritraesse una sufficiente alimentazione.

La sovvenzione governativa, anche nella misura stessa di quella che il governo ha stipulata nella Convenzione colla compagnia Rubattino di Genova, non basta certamente neppure a mantenere una vita precaria e stentata a una compagnia che faccia viaggi periodici da Venezia a Bombay, se quella compagnia non ritrae da un importante servizio di trasporti commerciali abbondante o sostanziale alimento. Sono viaggi assai lunghi e dispendiosi, che richieggono anche navi solide e di grosse proporzioni: soltanto un importante traffico commerciale congiunto a un sussidio può dar modo a coprire le grosse spese che tali viaggi impongono.

Ma nessuno dei porti dell'Adriatico è ora in condizioni di alimentare un animato e grosso traffico tra l'Adriatico e le Indie.

Basti dire, a questo proposito, che gli stessi porti del Mediterraneo ai quali approdano i vapori della compagnia Rubattino nei viaggi da Genova a Bombay (che sono Genova, Livorno, Napoli e Messina), sommati insieme non forniscono neppure la quarta parte dei carichi che la compagnia Rubattino fa ora tanto in andata che in ritorno.

E si noti che, tra quei porti, Genova, Napoli e Messina

sono pure piazze di commercio assai importanti e anche intraprendenti.

Ci sarebbe il commercio di transito? Ma il commercio di transito sarebbe per conto della Germania, dell' Inghilterra, e non occorre illudersi, sarà per lunghi anni ancora condiviso fra le Compagnie inglesi e il Lloyd austriaco.

Se la compagnia Rubattino trova ora un' alimentazione abbondante nel commercio di transito, ciò accade ora parchè la *Peninsulare* per il momento mette capo all'Adriatico e la compagnia delle *Messaggerie*, essendole stata diminuita la sovvenzione, ha limitato di molto i suoi viaggi.

Ma facciasi che sia rigettata la proposta della *Peninsulare* di sostituirsi all' *Adriatico-Orientale*; essa naturalmente rinunzierà a metter capo a Venezia e tornerà a portare la sua testa di linea nel Mediterraneo e senz'altro a Marsiglia.

Allora anche la compagnia Rubattino si troverà al fianco una concorrenza insormontabile e potrà vedere scemare di molto il servizio ch' essa fa ora per trasporti al commercio di transito.

L' on. D'Amico ben ha tratteggiata e posta in piena luce, coll' autorità della sua parola, questa osservazione.

Egli ha rilevato che respingendo la proposta fatta dalla *Peninsulare*, questa Compagnia abbandonerà l'Adriatico per tutto il lavoro suo di traffico commerciale, e allora si avrà procacciato un doppio danno.

Venezia sarà privata dei larghi ed importanti vantaggi che le avrebbe arrecati la *Peninsulare* col suo gigantesco traffico commerciale e coi suoi rapporti colle grandi case di commercio dell' Inghilterra, che fanno affari per migliaia e migliaia di tonnellata di merci e prodotti ogni massa coi porti dell Indo-Cina, del Giappone e dell'Australia. Dall' altro canto Genova e la sua compagnia Rubattino vedranno tor-

nare a mettere capo a Marsiglia una concorrente formidabile, e per essa invincibile, la *Peninsulare;* la quale tornando al Mediterraneo richiamerebbe a sè due terzi del traffico tra le Indie e l'Europa centrale, traffico che in qualche modo ripaga i sagrifici e i rischi con che fu stabilita la linea italiana dal Tirreno allo Indie.

È questo il risultato che possa procacciare prosperità a Venezia e ai porti italiani dell'Adriatico?

Vi è poi a notare anche qualche circostanza affatto speciale.

Se pur si costituisse domani la Società veneta, il governo non potrebbe ora accordarle una sovvenzione par la navigazione ai porti del Levante e delle Indie, fino a che rimane in vigore la convenzione coll' *Adriatico-Orientale* — convenzione che ha la durata di altri sei anni.

Si comprende facilmente che la *Peninsulare,* potente compagnia che ha capitali e mezzi e interessi colossali, possa agevolmente disimpegnare essa medesima il governo verso l'*Adriatico-Orientale,* e che questa Società accomodandosi colla Compagnia inglese vi trovi il suo pieno tornaconto.

Ma se la compagnia *Adriatico-Orientale* dovesse trattare col governo per rescindere una convenzione che per altri sei anni lo assicura otto milioni e 400 mila lire, naturalmente dovrebbe avere un compenso adeguato all'importanza della transazione. Essa ha un materiale che vale alcuni milioni, un impianto, un'impresa avviata, capitali impegnati, e un contratto col Governo italiano.

Bisognerebbe che o il Governo o la Società veneta l'indennizzassero. Ma può farlo il governo? Potrebbe farlo la Compagnia veneta senza metter le basi del proprio fallimento fino dal momento della sua costituzione?

APPENDICE

In seguito alla pubblicazione in tre puntate dello scritto, qui riprodotto e intitolato VENEZIA E L'ADRIATICO, **il** *Corriere Italiano* **ricevette e pubblicò anche la lettera seguente.**

Venezia, 20 Dicembre 1871.

Egregio sig. Direttore,

« La istituzione di una Società di navigazione a vapore con servizio diretto fra Venezia ed i porti delle Indie, a fine di ristorare il commercio di questa città, e farla approfittare dei vantaggi derivanti, e dell'apertura del canale di Suez e dei valichi alpini del Brennero e del Moncenisio, forma da qualche tempo, nella nostra città, il soggetto di private e pubbliche polemiche, più o meno dignitose e misurate, a seconda delle idee o degli interessi di quelli che ne assunsero la discussione.

« Concordi tutti nella idea che dal servizio diretto colle Indie la città sarebbe per ritrarre grandissimi vantaggi, anco se non tutti quelli asseriti o dai direttamente interessati o dai poeti degli affari, sono però divise le opinioni sul modo di conseguirli.

« Avendo il Comitato promotore della nuova Società da istituirsi messo per condizione

« che la Comune dovesse garantire l'interesse del 5 1/2 p. 0/0 del capitale impiegato,

« che dovesse il governo sovvenzionare la Società nella stessa misura che fu ottenuta dalla Società Rubattino,

« si formarono due campi opposti di opinione.

« All'uno attendono quelli che credono non doversi rifiutare il Comune da sottostare al chiesto sagrificio pecuniario in vista dell'utile bensì futuro, ma certo, che ne ridonderebbe alla città.

« All'altro quelli che reputano le condizioni economiche del Comune non essere tali da sopportare il gravoso carico, anco se avessero a realizzarsi tutti gli asseriti, ma non assicurati vantaggi.

« Avendo seguito l'andamento di questo affare dalla sua iniziativa e durante il presente periodo di gestazione, senza volere entrare a discuterne il merito, o intender di pronunciarmi sulla convenienza per parte della città di Venezia di far addossare all'Erario comunale un onere dell'entità di quello richiesto, fui però sorpreso d'un fatto, cioè come nè dal Comitato iniziatore, nè dalla Giunta sia mai stato verificato ed accertato se a fronte della convenzione esistente fra la *Società Adriatico-Orientale* ed il governo, possa questo accordare la sovvenzione che gli sarebbe richiesta, e che è la seconda condizione indispensabile posta dal Comitato.

« Era a mio avviso il punto capitale che dovea essere risoluto in senso favorevole prima di provocare decisioni che potrebbero restare una lettera morta e dare pretesto ed alimento a scatenarsi di passioni, a formazione di partiti, che coll'apparente scopo dell'interesse del paese, e sotto il

manto della patria carità mal velatamente servono ad offesa e difesa di determinate individualità e tendono a formare la base ed il sostegno di nascente ambizione.

« Per quanto io mi sappia, e credo di essere esattamente informato, sino a che dura il contratto concluso colla *Società Adriatico-Orientale*, veruna sovvenzione del genere di quella chiesta può essere accordata dal governo.

« Ed anzi sono informato che la Direzione della Società anzidetta, a prevenire qualsiasi accoglienza alla domanda da parte del governo, ha già presentata al ministero une preventiva protesta contro una qualunque decisione lesiva dei patti del sussistente contratto e quindi dei suoi interessi.

« Per di più la Direzione stessa messa, per la tutela dell'interesse della Società da essa rappresentata, nella apparente necessità di opporsi alle aspirazioni legittime della città di Venezia ha studiato una combinazione, la quale indipendentemente da quella che si sta ora trattando allo stesso scopo, colla *Società Inglese Peninsulare ed Orientale*, avrebbe anche essa per risultato di dare soddisfazione ai desideri di Venezia nell'avere un servizio diretto colle Indie. Tale combinazione che sta ora sottomessa al governo si riassume come segue:

« 1. La *Società Adriatico-Orientale* assumerebbe il servizio fra Venezia e Bombay, facendo pel Canale di Suez un viaggio diretto per ogni quarta settimana ossia 13 viaggi all'anno aumentabili al doppio o più secondo lo sviluppo del Commercio, mediante bastimenti a vapore di eguale velocità, ma di portata doppia a quella in uso pei viaggi da Brindisi ad Alessandria.

« Sarebbe così tolto l'ostacolo dipendente dalla sussistente convenzione, e raggiunto lo scopo di un servizio re-

golara dal porto di Venezia alle Indie con 13 viaggi invece di 12.

« 2. Sovvenziona da parte dal governo limitata ella sola percorrenza del viaggio fra l'Egitto e Bombay, mentre per la percorrenza da Venezia ai porti d'Egitto la Società si trova già a godere delle sovvenzione.

« Con che, economia pel governo in confronto della domanda di sovvenzione dell'intera percorrenza da Venezia e Bombay.

« 3. Assunzione del servizio per parte della Società a tutto suo rischio e pericolo.

« Con che, sarebba tolto qualunque bisogno di concorso per la città di Venezia a garanzia dell'interesse del capitale impiegato e quindi ogni pericolo pei contribuenti della città già abbastanza gravati di avere nuove imposte a pagare per rifondere la somma necessaria ad assicurare un utile *minimum* del 5 per cento ad un'impresa particolare.

« Messo l'affare in questi termini credo che sarebbe non solo della convenienza, ma dell'interessa vero della città di Venezia di propugnare presso il governo la nuove propostagli combinazione, ed abbandonare la difesa di un progetto che sarebbe stato anche se solo, discutibila sempre in via assoluta, e che sembrerebbe dannoso ora in confronto di quello superiormente indicato.

« Sarebbe questo il mio avviso limitatamente ai due soli progetti che ho presi e considerare.

« Che, sa fatta astrazione da quelli, avessi a parlare soltanto del modo più vantaggioso per l'Italia a per Venezia di assicurare un servizio diretto fra quelle città e le Indie, sola questiona che può veramente interessare il paese, non potrei a meno di unire tutti i miei voti ei vostri sforzi per

propugnare e sostenere, come l'avete fatto con rimarchevoli ed assennati articoli, la riuscita della trattativa colla *Società Peninsulare Orientale*; mentre fatta astrazione dalla potenza finanziaria di quella colossale Società, degli immensi mezzi dei quali dispone, dalla probabilità ad anzi quasi certezza di dare mediante un immenso slancio alle nostre relazioni commerciali sia coll'Inghilterra, sia con tutti i porti bagnati dal Mar Rosso, a dall'Arcipelago indiano, noi avremmo un servizio sicuro, diretto e superiore non solo per un porto delle India ma con tutti i porti di queste, dell'Australia, della Cina e del Giappone. »